Nr. 17 Kraków, dnia 15 lipca 1907. Rok V

# NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALCYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, ulica Szpitalna L. 3, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 2 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L 1

Konto czekowe 91.089. — Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

**Lokal organizacyi krajowej jakoteż redakcya i administracya Nowego Kolejarza przeniesione zostały z dniem 1 lipca b. r. na ulicę Szpitalną l. 3, II. piętro.**

**O czem zawiadamia się odbiorców naszego pisma i wszystkich członków organizacyi.**

## Państwowe kolejnictwo austryackie w świetle cyfr w r. 1906.

Utartym zwyczajem ministerstwo kolejowe i w bieżącym roku ogłosilo przed kilku dniami sprawozdanie z gospodarki finansowo ruchowej za rok 1906. Ze sprawozdania tego obejmującego grube foliały cyfr i dat statystycznych podajemy czytelnikom ważniejsze pozycye, celem przyswojenia sobie pojęcia o rozmiarach i działalności instytucyi, której ofiarujemy nasze siły fizyczne i duchowe i której właściwym motorem jesteśmy my robotnicy, sludzy podurzędnicy i urzędnicy kolejowi.

| | | |
|---|---|---|
| W roku 1906 suma **dochodów brutto** wynosiła u kolei państwowych w całej Austryi | **335,156.000** | koron |
| Z tego ruch osobowy przyniósł | 74 686.000 | » |
| » » pakunkowy | 3,574.000 | » |
| » » posyłek pospiesznych | 9,918.000 | » |
| » » towarowy | 203,500 000 | » |
| » » inne dochody | 43,118 000 | » |
| **Rozchody brutto** | **223,110.000** | » |
| Z tego służba centralna w dyrekcyach | 15,921 000 | » |
| » » konserwacyi | 17,250.000 | » |
| » » ruchu | 58,109.000 | » |
| » » parownictwo i warsztatów | 63,649 000 | » |
| » » pomocnicza w ruchu | 5,611 000 | » |
| » » inne wydatki | 32,270 000 | » |

Po zestawieniu dochodów z rozchodami zysk kolei państwowych w roku 1906 wynosił okrągło **112,046 000** koron w przeciwstawieniu do 98,215 000 w r. 1905, a 86,176,000 koron w r. 1904, a 78,873.000 koron w r. 1903.

Ponieważ jednak utrzymanie ministerstwa kolejowego i udzial obcych kolei w powyższych korzyściach wynosiły aż 24,894.000 koron, przeto czysty zysk kolei państwowych wynosi jeszcze **87,152.209** koron w przeciwstawieniu do 74,795.597 koron w roku 1906, co stanowi zysk o 12,356.000 koron większy aniżoli w r. 1905.

Osób przewieziono kolejami państwowemi w r. 1906 58·67 milionów, — towarów przewieziono ton 38·547 milionów

W wydatkach figuruje pozycya **4,016.519** koron o która zwiększyły się wydatki personalne na polepszenie bytu funkcyonaryuszów kolejowych. Do cyfry tej wrócimy innym razem

Wartość kolei państwowych obliczona według kapitałów zakladowych obróconych na budowę i wykupno prywatnych kolei wynosi w r. 1906: 305·29 milionów czyli o 236·78 milionów więcej jak w r. 1905.

Tabor przewozowy z końcem r. 1906 składał się; lokomotyw 3155, tendrów 2138, wagonów osobowych 6692, wagonów towarowych 55.713.

Dlugość sieci kolejowej wynosila 13·464 kilometrów. Z tego 8672 kilometrów jest własnością państwową, reszta zaś własnością prywatną administrowaną przez państwo.

W końcu uależy dodać, że dochody kolei państwowej w ubiegłym roku były o 21·9 milionów wyższe, aniżeli się ich spodziewano w preliminarzu budżetowym ministerstwa kolejowego.

Ponieważ z dokladnego porównania z rokiem 1905 można tylko wysnuć sobie dokładne wnioski có do istotnej gospodarki na kolejach państwowych, przeto dla studyów porównawczych zamieszczamy najważniejsze pozycye z roku 1905.

| | | |
|---|---|---|
| W roku 1905 suma **dochodów** *brutto* wynosiła u kolei państwowych w całej Austryi | **304.971.000** | Koron |
| Z tego ruch osobowy przyniósł | 68.871.000 | » |
| » » pakunkowy | 3,498 000 | » |
| » » posylki pospieszne | 9,715 000 | » |
| » » towarowy | 184,345.000 | » |
| Inne dochody | 38 512 000 | » |
| **Rozchody brutto** | **206.726.000** | » |
| Z tego służba centralna w dyrekcyach | 15,579.000 | » |
| » » w konserwacyi | 43 459,000 | » |
| » » ruchu | 56,087 000 | » |
| » » parowoźnicza i warsztatowa | 60,113 000 | » |
| » » pomocnicza w ruchu | 5,395.000 | » |

» » inne wydatki . . . . . 26,093.000 »

Po zestawieniu dochodów z rozchodami zysk kolei państwowych w roku 1905 wunosił okrągło **98,246.000** K. w przeciwstawieniu do 86.176.000 koron w roku 1904 a 78.873.000 k. w r. 1903. (a za tem w ostatnich 2 latach dochody zwiększyły się o 20 milionów) Ponieważ jednak utrzymanie ministerstwa kolejowego pochłonęło aż **23,449.403** koron (blisko o 2 miliony więcej jak w r. 1904) przeto czysty zysk kolei państwowych po odtrąceniu tej kwoty wynosi jeszcze **74,795.597** koron.

Osób przywieziono kolejami państwowemi w r. 1905 52.90 milionów, — towarów przywieziono tonn 35.833 milionów.

Zwiększony wydatek wywołany czeską obstrukcyą wynosi zaledwie **1,200.000** koron, a który kilkakrotnie został pokryty wprowadzeniem należytości stacyjnych *Stationsgebuhr*, tak że jak zwykle rząd zarobił jeszcze na obstrukcyi.

Wartość kolei państwowych obliczona według kapitałów zakładowych obróconych na budowę i wykupno prywatnych kolei wzrosła przez wykupno kolei Łupkowskiej i przez budowę kolei Lwów — Sambor, tudzież kolei alpejskich o 150 milionów koron i wynosi obecnie 2766.39 milionów koron.

Tabor przewozowy z końcem roku 1905 składał się: lokomotyw 3014, tendrów 2377, wagonów osobowych 6448, wagonów pocztowych i służbowych 2035, wagonów towarowych 50713.

Długość sieci kolejowych wynosiła. 12377 kilometrów z czego 8238 kilometrów jest własnością państwową, zresztą zaś własnością prywatną administrowaną przez państwo.

Należy jeszcze dodać, że dochody kolei państwowych w roku 1905 były o 13165 milionów wyższe, aniżeli się ich spodziewano w preliminażu budżetowym ministerstwa kolejowego.

## Z ruchu organizacyjnego.

**Zgromadzenie kolejarzy we Lwowie** odbyło się dnia 2-go lipca br. w sali p. Kozlowskiego przy ulicy Gródeckiej.

Zebraniu liczącemu około 60 uczestników przewodniczył kolega Bachowki, referaty do porządku dziennego:

1) ogólna krajowa, bezpartyjna, zawodowa organizacya kolejarzy,

2) nasz program,

wygłosili p. p. Maresch Stanisław komisarz kolejowy i p; Biernakiewicz Antoni konduktor z Krakowa.

W dyskusyi zabierali głos koledzy Poszmaurny, Noworolski, Rauch, Massar, Krzysztofowicz i wielu innych. W zasadzie wszyscy mowcy zgadzają się bez wyjątku na zawodową, bezpartyjną, krajową organizacyę kolejarzy, obejmującą wszystkie kategorye funkcyonaryuszów kolejowych a więc robotników, służbę, podurzędników i urzędników. Ta forma organizacyi tem bardziej jest wskazaną, że pierwej czy później Austrya musi stać się państwem federacyjnem, wówczas zaś nasze koleje żelazne zostaną wyłączone z pod zarządu wiedeńskiego i staną się instytucyą krajową. Wówczas żadne węzły nie będą nas łączyć z Wiedniem, my zaś już dzisiaj formą organizacyi musimy uprzedzać a poniekąd i przyspieszać tę historyczną chwilę.

Wszyscy mowcy jednozgodnie oświadczyli się przeciw socyalistycznej politycznej organizacyi kolejarstwa, dowodząc bezowocności całego 15 letniego okresu czasu, przez który kolejarze wysługiwali się socyalistom, wygrzebując im kasztany z gorącego pieca i służąc za straszaka przeciw rządowi, jeżeli tenże nie zbyt pospiesznie ulegał żądaniom partyi socyalistycznej. Wszyscy zyskiwali, tylko kolejarze wychodzili zawsze z próżnemi rękami, czego dowodem liczne regulacye płac, kończące się zazwyczaj ukróceniem poborów kolejarzy. Kolega Biernakiewicz zarzucal wprost zdradę interesów kolejarstwa przez socyalistycznych agentów kręcących się między nami. Jako dowód przytoczył obstrukcyę czeską i podgórską i zaszczytną rolę jaką w tej ostatniej odegrał osławiony Kaczanowski.

Kolega Poszmaurny na wstępie wyjaśnił dlaczego z przeciwnika zamienił się w członka i męża zaufania naszej organizacyi. Postępowanie bowiem prowodyrów socyalistycznych przekonało go, że nie idea, nie szczęście proletaryatu, nie zasady, ale osobiste, brudne interesy socyalistycznych przewódców odgrywają tutaj rolę. On który wszystko stracil dla tych ideałów grubo został zawiedzionym w swych najświętszych uczuciach i dzisiaj nie ma czem wypełnić tej pustki w piersiach, jaka w niej pozostała po wydarciu wiary w ideały, które tak gorąco był ukochał, a które w rękach prowodyrów były tylko drobną monetą zdawkową. Mowca oświadcza, że przekonawszy się czem jest socyalna demokracya, widzi dzisiaj ze zbawienie kolejarzy leży w bezpartyjnej organizacyi zawodowej, dla której i on z całych sił będzie pracował.

Powszechnie podobało się na wskroś demokratyczne przemówienie pana Krzysztofowicza, wyłuszczającego wspólność interesów całego kolejarstwa i wynikającą stąd potrzebę wspólnej organizacyi, niekrępowanej stopniami i rangami urzędowemi, będącemi tylko wymysłem biurokratycznym w myśl zasady *divide et impera*. Ruchliwość organizacyi krajowej i jej bezpartyjność z należytem wyzyskaniem jej samodzielności w należytym czasie i miejscu, przekonały mowcę, że tylko ta forma nadaje się najlepiej do skupienia całego kolejarstwa krajowego w jednym obozie,

Na wniosek p. Krzysztofowicza zgromadzenie uchwaliło następujące rezolucye:

1) Kolejarze wszystkich kategoryi zebrani dnia 2 lipca 1907 r. we Lwowie, oświadczają się za wstąpieniem do krajowej organizacyi w Krakowie z wezwaniem do Zarządu tejże organizacyi o najspieszniejsze założenie jej filii we Lwowie

2) Zgromadzenie wybierze z pośród siebie komitet agitacyjny, w którego skład wejdą członkowie wszystkich kategoryi funkcyonaryuszów kolejowych, celem energicznej agitacyi w kierunku budowy organizacyi krajowej.

3) Komitet agitacyjny ma zredagować i wydać odezwę zachęcającą wszystkich lwowskich kolejarzy do wstąpienia do organizacyi krajowej

4) Zgromadzeni wzywają zarząd organizacyi aby przy najbliższej sposobności poczyniono zmiany statutu odnośnie co do nazwy organizacyi.

Na wniosek zaś p. Raucha uchwalono następującą rezolucyę:

»Zgromadzenie poufne odbyte w sali p. Kozłowskiego dnia 2 lipca 1907 r. w sprawie ogólnej, krajowej, bezpartyjnej. zawodowej organizacyi kolejarzy — ogłasza się w swoim składzie jako komitet konstytuujący dla mającej założyć się filii Stowarzyszenia »Samopomoc« we Lwowie.

Na zakończenie wszyscy obecni o ile jeszcze nie byli członkami, wpisali się do organizacyi krajowej.

**Zgromadzenie kolejarzy w Rzeszowie** odbyło się dnia 3 lipca b. r. Jako zwołujący zagaił zgromadzenie kolega Mikołaj Kowalik. ogłaszając następujący porządek dzienny. 1. Ogólna, krajowa, bezpartyjna, zawodowa organizacya kolejarzy. 2 Program krajowej organizacyi.

Przewodniczący maszynista p. Mieczysław Kempiński i do pierwszego punktu porządku dziennego udzielił głosu koledze Bachowskiemu.

Referent omówił znaczenie czteroprzymiotnikowej organizacyi w przeciwstawieniu do organizacyj politycznych. Przedstawil korzyści z tej niezawisłości i polityki wolnej ręki, nie krępowanej programem żadnej partyi. Kolejarze muszą mieć bezpartyjną organizacyę, albowiem wywalczenie ich postulatów wymaga złączenia się całego kolejarstwa bez względu na przekonania polityczne, tak jak wymaga złączenia się bez względu na różne kategorye, dla tego organizacya kolejarska musi być nie tylko bezpartyjną ale i ogólną. Po za organizacyą może sobie każdy członek

wyznawać dowolne przekonania polityczne, tutaj zaś chodzi o interesy zawodu, bez względu na to, czy ktoś jest socyalistą, narodowym demokratą, ludowcem, stańczykiem i t. p. Gdybyśmy czekali, aż wszyscy kolejarze zostaną socyalistami i wstąpią do organizacyi socyalistycznej, to nigdy nie doczekalibyśmy się zupełnego jednolitego zorganizowania się kolejarstwa i nigdy jak jeden mąż nie stanęlibyśmy w obronie naszych interesów.

Troskę o współdziałanie naszej organizacyi w stosownej chwili z bratniemi organizacyami innych krajów czy też wedle okoliczności prowadzenie samodzielnej akcyi na własną rękę, należy pozostawić rozwadze i kierownictwu jej zarządu, dzierżącemu wszystkie nici spraw agitacyjnych w swem ręku i trzymającemu niejako palce na pulsach całkowicie albo do pewnych granic zorganizowanego kolejarstwa. Natomiast jednostki powinny starać się o silną budowę z dołu, przez jednanie członków dla organizacyi. Dobre wykształcenie drobnych jednostek bojowych jest kardynalnym warunkiem dzielności całej armii. Każdy przeto kolejarz nie troszcząc się ażali Lwów, Tarnopol lub Halicz przystąpił do organizacyi, w tem miejscu gdzie sam jest, powinien spełnić swój obowiązek, wstępując do organizacyi. Jeżeli kolejarze w najmniejszej nawet miejscowości nie zorganizują się i nie postarają się o czucie z sobą i łączność w całym najpierw kraju, niechże nie martwią się co Czesi i Niemcy robią i czy organizacya krajowa nawiązała z nimi stosunki. Najpierw zorganizujmy się u siebie, a potem myślmy o sojuszach o które tem łatwiej, czem silniejszymi będziemy.

Organizacya nasza musi być opozycyjną, pod opozycyą zaś mowca nie chce rozumieć kiwania palcem w bucie.

Następny referent kolega Biernakiewicz wyszczególniwszy postulaty całego kolejarstwa, zrealizowania tychże spodziewa się wyłącznie tylko drogą bezpartyjnej organizacyi. Mowca radzi wzorować się na Czechach których skromna organizacya przed $1^1/_2$ rokiem potrafiła wstrząsnąć nerwami całej Austryi i która niezawodnie wygrałaby walną bitwę, gdyby nie zdrada wiedeńskiej *Centrali*. Przemówienie kolegi Biernakiewicza poczęło niepokoić niejakiego Burdę niedokończonego malarza pokojowego a obecnie pisarza w rzeszowskiej kasie chorych. Mąż ten sprowadził sobie jakiegoś pijanego, bosego draba i z nim na spółkę rozwarłszy zamknięte drzwi z izby szynkownej wtargnął gwałtem do sali, przeszkadzając obradom. W końcu kolega Biernakiewicz dokończył referatu, piętnując socyalistycznych drabów rozbijających zgromadzenia. Poczem na wniosek kolegi Bachowskiego zgromadzenie zamknięto.

Nawet socyalistyczni kolejarze oburzyli się burdą, wyprawioną przez durnego Burdę i porzucili tę bandę wpisując się do krajowej organizacyi.

Przy tej sposobności wykrył się ciekawy szczegół, zdemaskowanym bowiem został pewien drab, który na dwóch stołkach siedział, należąc do socyalistycznej i do organizacyi krajowej.

Tym wielce zacnym obywatelem jest niejaki Winter Karol, magazynier z ogrzewalni, który na pierwsze spojrzenie zdradza jakiś niepokój sumienia, jak gdyby sto wsi spalił i w rzeczywistości, jako magazynier od węgli jest on sprawcą niesłychanych nadużyć, o których kiedyś pomówimy. Otóż ten obywatel jako prezes socyalistycznej grupy Kaczanowskiego, ze strachu o swe masło na głowie, wstąpił także do krajowej organizacyi jako członek. W krajowej organizacyi nie wiedziano o tym szczególe aż do zgromadzenia kolejarzy w Rzeszowie. Winter przeto chciał się asekurować na dwie strony, nigdzie widocznie nie należąc z przekonania, lecz ze strachu aby jego manipulacyj węglowych nie piętnowano. I w samej rzeczy udało mu się pozyskać milczenie lwowskiego *Kolejarza*, natomiast po wykluczeniu Wintera z organizacyi krajowej, *Nowy Kolejarz* zajmie się jego sprawkami.

Winter dowiedziawszy się o zgromadzeniu kolejarzy w Rzeszowie, urządzonem staraniem organizacyi krajowej rozpisał listy do Sącza i do Krakowa błagając socyalistów o ratunek. Na zgromadzeniu zaś bijąc brawa referentom krajowej organizacyi, półgłosem zachęcał trzech przyprowadzonych ze sobą »towarzyszy« do robienia awantur. W końcu atoli zupełnie zrucił maskę z twarzy stając po stronie Burdy i jego bosych dwóch pomocników murarskich, usiłujących wtargnąć do wnętrza sali.

Przeciw Burdzie zrobiono doniesienie karne do prokuratoryi rzeszowskiej o gwałt publiczny i naruszenie § 2 o zgromadzeniach.

Sami socyalistyczni kolejarze przekonali się teraz, że ma się do czynienia z bandą, których jedynym argumentem jest rozbijanie zgromadzeń, aby nikogo nie dopuścić do wypowiedzenia prawdy i zdemaskowania oszustw centralnych, aby kolejarzom nie otwarły się oczy, że mają z blagierami do czynienia.

## Z sali sądowej.

Przed trybunałem karnym w Krakowie pod przewodnictwem radcy sądu dra Trzaskowskiego, toczyła się dnia 9. lipca b. r. rozprawa o znany wypadek na kolei Północnej na stacyi Trzebinia, jaki zaszedł w dniu 20. maja 1906 r.

Mianowicie w dniu tym nadzwyczajnym pociągiem jechał z Chrzanowa na uroczystość sokolą, zastęp członków »Sokoła«. Pociąg prowadził maszynista Arnold Schull który, niewiadomo z jakiego powodu, a wbrew przepisom zdwoił hyżość pociągu, tak, że między stacyami Krzeszowice a Trzebinią, w miejscu gdzie tor tworzy silny spadek, a następnie łuk o promieniu 500 metrów, pociąg zamiast 40 klm. pędził z szybkością wprost szaloną 80 kilometrów na godzinę.

Przy wjeździe do Trzebini, maszynista Schull, widząc że pociąg pędzi za szybko, zahamował go nagle, naprzód »bremzą«, a następnie, gdy okazała się uszkodzona, przez użycie przyrządu za pomocą pary, t. z. »vacuum«, który to przyrząd zaopatrzył Schull jeszcze w jakieś ulepszenie własnego pomysłu. Skutek tak nagłego zahamowania okazał się fatalnym, gdyż z gwałtownego wtrząśnienia uległo cięższym lub lżejszym obrażeniom kilkanaście osób, znajdujących się w pociągu, między innemi członkowie krakowskiego »Sokoła« Rudolf Spiegel, Stanisław Budnicki i Bolesław Wiernicki. Osoby te wystąpiły przeciw dyrekcyi kolejowej z pretensyami cywilnemi o odszkodowanie, gdyż przez wypadek doznały stałych upośledzeń na zdrowiu (histeria i neurastenia), a równocześnie prokuratorya państwa oskarżyła winnego wypadku maszynistę Schulla o występek z §§ 335 i 337 (występek przeciw bezpieczeństwu życia) i dnia 9/7 odbywała się przeciw niemu rozprawa karna.

Oskarżenie wnosił zastępca prokuratoryi dr Cięglewicz, stronę poszkodowaną zastępował adw. dr Himmelblau, oskarżonego bronił adw. dr. Ambros z Ołomuńca, jako rzeczoznawcy sądowi do spraw kolejowych zasiadali inżynier dyrekcyi kolei p. Alfred Saller i inż. Ludwik Wyżykowski, oraz lekarze rzeczoznawcy dr St. Jankowski i dr Horoszkiewicz.

Rozprawa toczyła się po niemiecku, gdyż oskarżony (Niemiec) ledwo że rozumie nieco po polsku. Tłómaczy, on się, wtrząśnienie powstało wskutek zahamowania przez »vacuum«, gdyż »bremza« była popsuta. — Rzeczoznawcy kolejowi orzekli, że podsądny istotnie przekroczył instrukcyę tak co do hyżości pociągu, jak do sposobu hamowania a lekarze orzekli, że oskarżyciele prywatni istotnie odnieśli groźniejsze upośledzenie zdrowia.

Po ukończonej rozprawie trybunał udał się na naradę, poczem ogłosił wyrok uwolniający podsądnego od winy i kary.

# Strażnicy.

Jeden ze strażników pisze nam: Powszechnem jest mniemanie, że strażnikowi kolejowemu należy się miejsce na szarym końcu całego zastępu kolejarstwa. Są jednak przełożeni, którzy mu i tego miejsca zazdroszczą, utrzymując że strażnik jest właściwie niczem, jest zerem, które powinno być szczęśliwem, że go ziemia nosi. Nie wymieniam sekcyi, w której służbę pełnię, liznąwszy bowiem cokolwiek łaciny dowiedziałem się, że *nomina sunt odiosa*, pod względem zaś traktowania nas, mniej więcej wszędzie jednego zażywamy losu. Dla tego opisując stosunki służbowe z mojego zakątka służbowego, mam nadzieję po trochu być tłómaczem wszystkich moich kolegów strażników.

Powszechnie nas strażników prześladują zarzutem próżniactwa, zaś niepiękna ta reputacya zawisłą jest od bujniejszej lub też żywszej wegetacyi roślinnej, jaka na nieszczęście strażnika właśnie najlepiej upodobała sobie kamieniste łożyska szutrowe. Kamień, którego w innych warunkach nie czepia się zazwyczaj żadna roślinność, przeniesiony na przestrzeń kolejową poczyna być, — że tak powiem — najurodzajniejszą glebą dla różnego rodzaju skrzypów, które po wyplewieniu ku rozpaczy strażnika rosną w jego oczach drwiąc sobie z jego herkulesowych zapasów jaką tenże stacza z tą wątłą roślinką. Otóż strażnik uchodzi za próżniaka, czem więcej zieleni się przestrzeń, do której »urodzajności« tenże absolutnie niczem się nie przyczynia.

Przysłuchajmy się jednak, czy można być leniwym przy tylu obowiązkach i takiej odpowiedzialności, jaką barczono strażnika?... Strażnik to typ kolejarza, z którym łączy się pojęcie najskrajniejszego ubóstwa zapychanego bobem, kapustą i kartoflami, których omastą często gęsto jest tylko sama sól, a kawałek miesa jest przysmakiem na Święta wielkanocne. Przy niesłychanej drożyźnie płace strażników znachodzą sie prawie na pierwotnej stopie z przed 30 lat, boć przecie za reformę płac nie można uważać tych kilkanaście koron nadwyżki, która zresztą zabiera się drugą ręką tytułem zwiększonych wkładek do różnych, tak zwanych instytucyj humanitarnych. Przy tem wszystkiem strażnik kolejowy ma następujące obowiązki:

Nadzorowanie przydzielonej mu przestrzeni w długości od $1^1/_2$ do $2^1/_2$ kilometra, którą on sam 3 razy, zaś zastępca jego strażnik luzujący 1 raz obejść musi tam i z powrotem, a na znak wykonanego obchodu na słupkach granicznych zawiesić tabliczkę kontrolną. Tam gdzie nie ma strażników luzujących tj. na liniach z wyłączną służbą dzienną sam strażnik musi obejść swą przestrzeń 4 razy, czyli że suma pracy obchodowej czyli pieszej, równa się 9, 12 15 do 20 kilometrów dziennie, do której to pracy przybywa jeszcze roznoszenie kart obiegowych, tak że strażnik kolejowy zmuszony jest codziennie wykonać marsz gwałtowny wynoszący od 12 do 25 kilometrów. Jest to wprawdzie bardzo ładny spacerek, ale nie codziennie w świątek i piątek, w deszcz i pogodę, mróz i odwilż, w upał i ulewę, przez całe życie, rok po roku objuczony narzędziami pracy.

Szczególną uwagę musi strażnik poświęcać przejazdom kolejowym, a obok trawy, rampy czyli rogatki kolejowe są jednem z największych utrapień dla strażnika. Mechanizm tychże jest nadzwyczaj kapryśny, powodujący niedokładne zamknięcia przejazdów, wskutek czego wydarzają się wypadki pociągające za sobą śledztwa dyscyplinarne i karno sądowe przeciw strażnikom. Nie wspominam zaś o codziennych karach porządkowych za otwarte lub niedomknięte rampy raportowane przez personal maszynowy i pociągowy.

Przy tem wszystkiem instrukcya strażnicza jest nadzwyczaj łaskawą i zawiera tyle różnych przepisów co do obowiązków ciążących na strażniku, że tenże każdej chwili gotowym jest do wieszania go jeżeli nie zaniedbanie tego, to tamtego lub owego obowiązku. Wystarczy tylko zadrzeć się z jednym ze swoich przełożonych, aby wszystkim tym obowiązkom nie podołać. Strażnik bowiem w 24 godzinach ma 4 razy zbadać starannie budowę podtorową i zwierzchnią *(Ober und Unterbau)*.

Znalezione braki i przeszkody ruchu bezwłocznie usunąć. Przy budowie zwierzchniej wykonać całe mnóstwo robót konserwacyjnych jak usuwać braki i wady, dobijać codziennie po kilkaset gwoździ, które w zgniłych progach siedzieć nie chcą, a które szczelnie muszą przylegać do stopy szyny. Strażnik musi wymieniać uszkodzone łącznice, pierścienie sprężynowe, przykręcać rozluźnione śruby na spojeniach szyn. i wymieniać, pourywane gwoździe i śruby. Rozluźnione progi mają być podbite a złamane szyny podparte przez podsunięcie kawałka proga na tak długo dopokąd szyna wymienioną nie zostanie. Dwa razy w tygodniu należy zmierzyć tor, czuwać nad całością granic kolejowych i baczną zwracać uwagę na strome skały, graniczące z koleją lasy, mosty, kanały, stan rowów odprowadzających wodę i wszelkie działania burzy, powodzi albo śnieżnych zawiei.

Za to wszystko według najnowszych rozporządzeń ma pobierać strażnik 700 a po najdłuższej służbie 800 koron rocznie »zdobytych« wreszcie po kilkakrotnych regulacyach i poprawach!.. Czyż strażnicy w dzisiejszych drożyźnianych czasach mogą się zadowolnić tem głodomorczem wyposażeniem, nie dosięgającem po najdłuższych latach służby nawet minimum koniecznego do egzystencyi? Rzecz jasna że strażnicy nie mają bynajmniej powodu do zachwycania się ostatnią regulacyą płac, poprzestać na niej nie mogą i zabiorą się energicznie do pracy aby przecież raz czynniki miarodajne zajęły sie ich położeniem gdyż w obecnych warunkach zarobkowych absolutnie egzystować nie można.

# Nędznicy.

„Metoda walki krakowskiej socyalnej demokracyi jest tego rodzaju, że nie są to już socyaliści ale wprost anarchiści“. . .

Dr. Petelenz: o gwałtach wyborczych socyalistów, dnia 4 lipca 1907 w austryackim parlamencie.

Poczęliśmy się już niepokoić milczeniem, za długo nieco liżącego się z bólu *Naprzodu*, który po szeregu pogromów wyborczych czyniąc wrażenie zbombardowanego Portu Artura, przez czas dłuższy zaniedbywał nas do tego stopnia, że grubo ucierpiały na tem egoizm i próżność nasza, uważając się za lekceważone przez adwersarza tej miary, jak to wielce zabawne i wesołe pisemko, któremu pruskie marki *parforce* zdobywają wstęp do kół młodocianych malkontentów, zatrzymujących się między maturą a karyerą w szeregach socyalnej demokracyi.

Takie bagatelizowanie przeciwnika to boli przecież i dla tego więc: byków ze Sławkowskiej ulicy, — skazanych na czarną medytacyę nad nieszczęśliwym losem społeczeństwa, pozbawionego rzekomo jakimś niby rabunkiem wyborczym przewodnictwa takich mężów jak pantoflarz Kurowski wraz z dwoma lepszymi jeszcze świecznikami jak Kaczanowski i Klemensiewicz — postanowiliśmy sobie gwoli połaskotania wrażliwości naszych nerwów, rozbudzić z odrętwienia.

W sam raz atoli, »cięty artykuł« — jak *Naprzód* wypracowania swoje zwykł nazywać, — pojawił się w łamach tego nieocenionego organu, skazując nas z zamierzonej akcyi zaczepnej, na odporną, Na szczęście jednak, że obrona znowu nie jest tak trudną, gdy się zna partacki sposób atakowania łajdacząt z *Naprzodu*, którzy w końcu legnąć muszą pod ciężarem własnej bezczelności i przewrotności, gdy się ich zwabi na dysputę o ich zasady w praktyce i teoryi.

Ze mężami zaufania w galicyjskiej partyi socyalistycznej bywają mordercy, rabusie i złodzieje toć stara przecie baj-

ka. Ale żeby zapominać nawet o pozorach przyzwoitości i bronić zbrodniczych postępków takich złoczyńców, — bronić ich w publicznem piśmie, to już najnowszy kawał, którego czepił się *Naprzód* po nieszczęśliwych wyborach. Czuć powiew atmosfery kryminalnej z tych artykułów. Czuć łączność duchową ulicy Sławkowskiej ze S Michałem Czuć ideały pewnego towarzystwa, dla którego pospolita zbrodnia nazywa się walką o byt i właściwem *milieu* życiowem. Czuć potworne znieczulenie na wszystko, co pachnie kryminałem.

I zbiorowisko indywiduów o takim etycznym podkładzie uzurpuje sobie pretensye do przewodniczenia społeczeństwu?...

A teraz fakta dla ilustracyi tego wstrętnego życia:

Wiadomo, że całego szeregu podłych występków dopuścił się maszynista z Podgórza niejaki Henryk Reguła, znany także pod nazwą Bartka z Niepołomic. — Wiadomo, że za te występki był tenże kilkakrotnie sądownie karanym i jako kalumniator i rozmyślny złodziej ludzkiej czci publicznie napiętnowanym. — Wiadomo że jest to najgorszy gatunek złodziei do których należy ten powiernik socyalistyczny — Wiadomo jak wstrętną rolę odegrało to bezwstydne indywiduum, przepraszając publicznie przezeń oczernionego oskarżyciela, odwołując pokornie wszystkie rzucone nań potwarze i ze łzami w oczach wobec całego trybunału, obrońców, kilkunastu adwokatów licznego audytoryum i sprawozdawców dziennikarskich prosząc go pokornie o przebaczenie. — Wiadomo, że poziom etyczny tego przyjemniaszka socyalistycznego znachodzi się na wysokości pojęć hotentockich, gdyż kradzież cudzej własności uważa taki Reguła za uprawnioną konfiskatę dóbr swego wyzyskiwacza. — Wiadomo, że ten anarchistyczny pogląd na własność prywatną, sądownie został udowodniony, tak że nawet drowi Heskiemu nie wypadało przyznać się do takiego »towarzysza«. — Wiadomo w końcu, że ludzi tego rodzaju zwykło nazywać się zakałą i wyrzutkami społeczeństwa, których unika każdy przyzwoity człowiek.

Tymczasem *Naprzodowi*, — temu moralizatorowi »zgniłego pruchniejącego burżoazyjnego świata« — nie podoba się, że łajdaków w powyższym gatunku, nieubłaganie pismem i słowem ściga redaktor Bachowski, demaskując szubrawstwa najgorliwszych filarów tej czerwonej maffii galicyjskiej, obecnie przeradzającej się otwarcie w bandytyzm pozakordonowy. Nie podoba się *Naprzodowi*, że postępki tych drabów redaktor Bachowski na miejscu przygważdża do ściany, albo za uszy wlecze przed sąd nędzników, gdzie żąda ich ukarania, albo tamże każe im odszczekiwać oszczerstwa rzucane na nas i na naszą organizacyę. Draby powąchawszy wyrok śpiewają jak kanarki: »żałuję, przepraszam i proszę o przebaczenie!« nie zdając sobie nawet sprawy z całego ogromu hańby, jaka ich obarcza po takiem tchurzowskiem szpicrutą wywołanem z nich oświadczeniu.

Zwyrodniały pismak naprzodowy, obronę czci — uwieńczoną wyrokiem zasądzającym oszczercą kanalię, — nazywa »s p r a w k a m i«, a więc czemś brudnem niby i nieuczciwem, natomiast zasądzonego draba nazywa ofiarą, człowiekiem bardzo spokojnym i uczciwym, gorsząc się, że Bachowski (darowawszy mu już przedtem koszta własnego stawiennictwa sądowego i utraty czasu) nie darował mu jeszcze w dodatku i kosztów adwokackich. Widocznie zdaniem *Naprzodu* spotwarzony człowiek powinien jeszcze dopłacić swemu oszczercy.

I takie to łajdackie, niemoralne elukubracye zapełniają łamy tego bezwstydnego organu, tej prostytutki gazeciarskiej!

Z wysokiem uznaniem wyraża się natomiast *Naprzód* o wielkiej roztropności wielokrotnie wspominanego powyżej Reguły.

Ta wielka mądrość miała polegać na tem, że Reguła będąc już przedtem kilkakrotnie przez sądy dotkliwie karanym za oszczerstwa jakich dopuścił się na szkodę członków organizacyi krajowej, rad nie rad musiał dać się zasądzić na 5 dni kozy, wiedział bowiem dobrze, że błagania jego o powtórne darowanie mu nowej winy, nie odniosą żadnego skutku. *Naprzód* pisze zaś o tem:

»Reguła nie był tak naiwny jak Koman i Bachowskiego nie przeprosił«... Różne są gusta i guściki, przeto nie będziemy się zastanawiać, kto lepiej wyszedł na tem, czy Reguła ze swymi 5 dniami dziury i kosztami procesowymi, czy też Koman ze swem przeproszeniem? My konstatujemy tylko fakt że redaktor *N. Kolejarza* w jednym i drugim wypadku najzupełniejszą otrzymał satysfakcyę, strasznie głupiem jest tylko położenie *Naprzodu* w roli obrońcy, oszczerców i złodziei.

Łajdactwa w rodzaju powyżej opisanym należą do najniewinniejszych, z jakich składa się życie galicyjskiej socyalnej demokracyi w ogólności, a socyalistycznej organizacyi kolejarzy w szczególności Oszustwa Kurowskiego i stosunki z łapownikami z Dyrekcyi, (pominąwszy już dawniejsze wydanie korespondencyi policyi a względnie dyrekcyi) stworzyły ekssocyalistów, którzy przypatrzywszy się z bliska, przy ołtarzu robocie tej wstrętnej pasożytniczej maffii, musieli powiedzieć sobie, że robota tej bandy to najskrajniejszy egoizm, nie mający nic wspólnego z zamiarami uszczęśliwienia ludzkości, — że kolejarzy trzeba za każdą cenę wydrzeć z tego piekła, uwolnić ich od szatanów kusicieli, tworząc dla nich własną od stronnictw politycznych niezawisłą organizacyę.

Oto jak upiększa niewinnie łajdactwo swej partyi *Naprzód* z dnia 1-go lipca b. r:

> „Exsocyalista i założyciel organizacyi krajowej Bachowski, widząc swój szybkim krokiem zbliżający się upadek, chwyta się najohydniejszych środków, aby sytuacyę ratować. Rozsyła więc na wszytkie strony swych denuncyantów, którzy podsłuchując i wietrząc każde nieuważnie wymykające się słówko z ust zorganizowanych kolejarzy, donoszą jo swemu mistrzowi, a ten wnosi oskarżenia do sądu karnego. W ten sposób zaskarżył na denuncyacyę konduktora Reguły, maszynistę Komana, człowieka bardzo spokojnego i uczciwego“.

Czerwony pismak naprzodowy przywykły do oceniania postępków drugich miarą obyczajów kryminału, irytuje się że konduktor Reguła (uprasza się odróżniać od maszynisty Reguły), przyłapawszy powierników socyalistycznych na rabunku cudzej czci, postarał się aby mrówcza oszczercza praca tych mężów znalazła odpowiednie wynagrodzenie w orzeczeniu sądowem Reguła jako członek, wezwał organizacyę do ścigania drabów podkopujących dobrą sławę jej funkcyonaryuszów, a kanalji pisującej *Naprzód* wydało się, że to *kapuś* kryminalny zdradzający drugiego złodzieja i człowieka spełniającego obowiązek honorowy nazwał denuncyantem. Tak pojmuje *Naprzód* swe posłanictwo cywilizacyjne i miarą etyki kryminału ocenia pobudki honorowych działań różnych ludzi *Naprzód* irytuje się, bo wolałby aby oszczerstwa rozsiewane przez jego łotrzyków, mogły swobodnie i bezkarnie obiegać wszystkie koleje, podkopując dobrą sławę naszej organizacyi A tu tymczasem oszczerczej hydrze zaraz na miejscu energicznie łeb się ukręca przykładnem i odstraszającem ukaraniem. *Naprzód* i jego partya nie lubią aby im w ten sposób przeszkadzano i stąd to pochodzą napaści czerwonego piśmidła, które z dziwną nielogicznością przepowiada upadek naszej organizacyi, podczas gdy nie dawno jeszcze utrzymywało, że stoimy na żołdzie Dyrekcyi.

Albo dawniej, albo teraz *Naprzód* kłamie Bo jakżeż można upaść stojąc na żołdzie dyrekcyjnym?

Przy tej sposobności *Naprzód* zapomina, że w domu wisielca nie należy mówić o stryczku, *Naprzód* do dyskusyi nie powinien wciągać nazwiska Podrazkiego, który część swoich łapówek lokował w »funduszu prasowym Naprzodu«. Niechże więc to przyzwoite pismo nie gorszy się wspólnictwem Gajewskiego, jeżeli samo do tej spółki należało Noga, Podrazki, *Naprzód* i *Kolejarz* z jednego i tego samego źródła czerpali swoją pełną chwały żywotność, a teraz wytyka się palcami podrzędniejszych wspólników.

W końcu głupota *Naprzodu* w sprawach kolejnictwa dosięga punktu kulminacyjnego w twierdzeniu utrzymującem

jakoby przeniesienie kogoś było awansem. W ten sposób awansował *Naprzód* konduktorów Gottfrieda i Geislera przeniesionych z Podgórza do Krakowa. Corocznie odbywa się tysiące jednym dogodnych a drugim niegodnych przeniesień, przeniesienia takie odbywają się w całem państwie we wszystkich władzach i urzędach, a *Naprzód* nie dopatruje się w nich ani awansu ani wywyższenia i aż dopiero w przeniesieniu dwóch mizernych konduktorów, dopatruje się tenże awansu i nagrody za wybory, sądząc że potrzeba aż nadzwyczajnych zasług, aby być konduktorem w Krakowie. Z tego powodu *Naprzód* wzywa energicznnie Horoszkiewicza, aby mu się wytłomaczył z tego zarządzenia. We wszystkich biurach mało łbów sobie nie pourywają, coby tu odpowiedzieć *Naprzodowi*.

## Listy z przestrzeni.

**Nowy Sącz.** Tutejsza Ia sekcya konserwacyi zdawien dawna, bo od samego otwarcia kolei żelaznej w r. 1876, urzędując trzyma się zawsze najwsteczniejszych tradycyi, tak że ją można uważać największym zacofańcem z pomiędzy wszystkich równorzędnych urzędów kolejowych. Tutaj po staremu jak za dawnych dobrych czasów naczelnik sekcyi uważa się za właściciela dominium, oddanego mu z łaski rządu w dożywocie za jego wielkie rzekome „zasługi". Zdaje mu się że sekcya, to dawny folwark pańszczyźniany z chłopem, któremu codziennie szpikuje się skórę pewną porcyą batów, z ekonomem który pracujący ludek nagania do znojnej pracy i z karbowym który jak oka w głowie musi strzedz tej urojonej własności pana naczelnika sekcyi.

Wszędzie, wszystko się pozmieniało, tylko Nowy Sącz I pod względem socyalnym przedstawia obraz takiego upartego konserwatyzmu, który tem trudniej sobie wytłómaczyć ze względu na wskróczerwono otoczenie. Widocznie że zasada o stykaniu się ostateczności *(Les extremes se touches)* znachodzi tutaj praktyczne zatwierdzenie swej prawdziwości.

Przedewszystkiem Nowy Sącz I jest c. k. urzędem, do którego nie są zdolne trafić żadne nowożytne teorye z dziedziny ekonomicznych kwestyi bytu robotnika tak co do fizycznej jak i duchowej jego strony.

Kwestya płacy i pracy w sekcyi Nowy Sącz I, znachodzi się jeszcze w stadyum najprymitywniejszyah pojęć panów urzędników sekcyjnych tak że ludzie pracujący po 33 lat przy kolei pobierają dzisiaj po 80 centów dzienej płacy. Słownie: osmdziesiąt centów dziennie pobiera dzisiaj n. p. taki Kornel Wilczyński pracujący 33 lat w służbie kolejowej. 80 centów pobiera Karol Leśniak po 27 letniej precy. Nosal Walenty po 13 latach służby kolejowej pobiera 75 centów dziennej płacy. Patyk Jakób 65 centów a Jan Dobosz 70 centów po 9 latach. Nie wspominamy zaś całego zastępu robotników pobierających płace niższe aniżeli owi „wybrańcy" losu którzy jak Wilczyński przed grobem nie dosłużą się nawet mizernego guldena.

Ludzie ci są to sami biedni ojcowie rodzin, których całem utrzymaniem jest ta gorzka krwawica wyciśnięta z worka zachłannej instytucyi państwowej. A przecież taka sekcya konserwacyi — co byłoby *recht und billig*, — ma przecież obowiązek dbać o tych biednych nieporadnych ludzi. Niestety hasła takie nie znane są w sekcyi I. Każda inna tylko nie sekcya Nowy Sącz I, był aby się postarała, aby ci weterani kolejnictwa, bodaj na starsze lata przy lżejszej służbie mieli lepszy zarobek dzienny.

Że twierdzenia nasze bynajmniej nie są wyssane z palca i mają uzasadnioną podstawe, niech posłuży opis wypadku który niedawno rozegrał się na linii. Zajście poniżej opisane jest najlepszym dowodem zacofania, niesłychanej brutalności na dzisiejsze czasy i gburowatość ze strony takiego Sojki, naczelnika I-ej sekcyi, złotokołnierzowego pana nie umiejącego w swym podwładnym uszanować człowieka i młodszego kolegi.

Przed kilku dniami pan Sojka z inżynierem Sobolewskim wybrał się dresyną na objazd swej przestrzeni.

Nie znając się na niczem, p. Sojka nie mógł czego innego za uważyć jak to tylko, że na przestrzeni strażnika Nr. 70 Myczkowskiego, widocznie z powodu lepszych warunków wegetacyjnych trawa silniej się zieleni. Sojka kazał więc zatrzymać dresynę przed Myczkowskim, besztając go, że dopuszcza do zarastania szlaku kolejowego. Gdy zaś Myczkowski tłómaczył się, że to należy do banmistrza, albowiem zarośnięty kawałek przestrzeni jako wyłączony z pod sfery jego obowiązków ma być plewiony kosztem kredytu konserwacyjnego, p. Sojka, nie wiedzieć dlaczego popadł w złość i Myczkowskiego, ojca 11 dzieci z których kilkoro uczęszcza do Gimnazyum, począł lżyć „starym bykiem" w obecności dresyniarzy drugiego inżyniera i robotników torowych pracujących w pobliżu. Ulżywszy w ten sposób swemu sercu, p. Sojka po tej ciężkiej irytacyi wrócił w końcu do domu gdzie niezawodnie kilka dni wypoczynku będzie potrzebował, zanim wróci do równowagi umysłowej.

Mamy nadzieję że c. k. dyrekcya pouczy p. Sojkę o niewłaściwości owego wysoce brutalnego traktowania funkcyonaryusza w służbie stojącego.

## KRONIKA.

**„Stacbańska" poprawa bytu.** Nie tylko w Krakowie ale zapewne i wszędzie podtrącano zwrotniczym dodatek za utrzymywanie zwrotnic (Weichenzulage) z powodu ostatniej regulacyi płac. Strażnik posunięty z 770 koron na 800 uzyskał raptem 30 koron poprawy, tymczasem w Krakowie n. p. zabrano mu dodatek zwrotnicowy w wysokości 4 koron miesięcznie. Taki strażnik więc zyskał 30 a stracił 48 koron rocznie, czyli poprawiono mu byt po „sztacbańsku" tak że jeszcze 18 koron rocznie musi dopłacić do tego dobrodziejstwa. Ale nie koniec na tem, trzeba bowiem wziąć na uwagę, że taki z pieca na łeb zregulowany strażnik musi zapłacić teraz stempel za awans, ściągną mu na fundusz prowizyjny od 800 koron, kasę chorych opłaci również od 800 koron, ściągną mu większy podatek, tak że obliczywszy się dokładnie taki zwrotniczy po regulacyi będzie stał o jakie 50 koron gorzej aniżeli przed regulacyą. I takie eksperymenty biurokratyczne wyprawia się z ludźmi w czasach drożyźnianych jak obecne. Niektórym reklamantom tłómaczono w dyrekcyi, że to tylko pomyłka. Daj Boże! aby to była tylko pomyłka, bo inaczej postępowanie to byłoby najzwyklejszem oszustwem niegodnem takiej instytucyi jak kolej żelazna.

**Azyatyckie stosunki** panują na dworcu kolejowym w Stryju. Wielu podróżnych przykry miało powrót w niedzielę dnia 7 b. m. wieczór ze Stryja. W pociągu już na pół godziny przed odjazdem ze Stryja, nie było ani jednego miejsca do siedzenia. Pełniący służbę urzędnika ruchu aspirant Becker, nie tylko że nie umiał zaradzić złemu, ale wobec publiczności, domagającej się miejsca w wagonie, zachował się w sposób gburowaty, nie jak kandydat na urzędnika, ale jak pospolity prostak bez wychowania. Młody ten pan odpowiadał na słuszne żądania publiczności: „a co to, pan musi jechać?". — odwracał się i odchodził, zamiast zarządzić natychmiast dodanie wagonów. Dopiero wtedy dodano jeden wóz, gdy kilkadziesiąt osób nie mogło już nawet stać w sieniach wagonu. Pociąg przyjechał do Lwowa z półgodzinnem spóźnieniem. Setki osób z tego powodu musiało iść pieszo do miasta, bo tramwaj nie mógł doczekać się pasażerów pociągu, który ma przyjechać do Lwowa przed g. 11 w nocy.

Nie dość że trzeba znosić niewygodę, w dodatku narażony jest pasażer na impertynencje takich Beckerów. Ludziom, nie mającym kwalifikacji i nie posiadającym odpowiedniego wychowania, nie powinien zarząd kolejowy powierzać zastępstwa urzędnika ruchu, lecz użyć ich do „kiwania" chorągiewką przy szybowaniu wagonów.

**Wielki człowiek do małych interesów.** Pisarz z kasy chorych w Rzeszowie niejaki Burda, zapewne przyszły kandydat na posła do Rady Państwa, ukończony słuchacz kilku półroczy sztuby, posiadający egzamin z dostatecznego czytania, natomiast z pisania nie posiadający egzaminu, niedokończony mistrz malarstwa pokojowego, należy do tych ludzi na których społeczeństwo nie chce się poznać, chociaż oni swymi głupimi występami ciągle mu się przypominają.

Karyera Burdy kroczyła równym krokiem z karyerą Daszyńskiego, z którym nasz społecznik rzeszowski zapoznał się nawiązując z nim swoje stosunki, poczynając od pucowania butów mistrza, spożywając niedojedzone przezeń obiady i ubierając się

w miedonoszone przezeń portki i wykoszlawione sztywlety.

Tak więc luba chłopczyna u boku mistrza kształciła się na człowieka. W międzyczasie tylko Kurowski przepędził go z sekretaryatu organizacyi kolejarzy, z powodu niedostatecznej znajomości kunsztu pisania i czytania. Okoliczność ta otwarła naszemu Burdzie drogę do karyery w Rzeszowie, gdzie tenże odgrywa rolę męża pierwszorzędnej sławy, ostatnim zaś razem zdało mu się że jest powołanym do odegrania pewnej roli w życiu kolejarzy. Niestety tym razem przepłaci swą nieostrożność kilkoma dniami kozy, która w sam raz zdaje się być najlepszym terenem dla jego społecznych popisów.

**Nareszcie i lwowska dyrekcya wydała awans nadzwyczajny** z ważnością od dnia 1-go stycznia 1907 r. na mocy rozporządzenia z dnia 30 kwietnia br. L. 23200. Dziennik urzędowy rozporządzający te awansy datowanym jest z dnia 29 czerwca 1907 r. podczas gdy w Stanisławowskiej i Krakowskiej dyrekcyi rozporządzenia te noszą datę z 12 czerwca.

A. *Podurzędnicy*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Do | 2800 | koron | rocznej | płacy | posunięto | 7 | podurzędników. |
| „ | 2600 | „ | „ | „ | „ | 1 | „ |
| „ | 2400 | „ | „ | „ | „ | 9 | „ |
| „ | 2200 | „ | „ | „ | „ | 8 | „ |
| „ | 2000 | „ | „ | „ | „ | 21 | „ |
| „ | 1800 | „ | „ | „ | „ | 20 | „ |
| „ | 1600 | „ | „ | „ | „ | 8 | „ |
| „ | 1400 | „ | „ | „ | „ | 11 | „ |
| „ | 1300 | „ | „ | „ | „ | 10 | „ |
| „ | 1200 | „ | „ | „ | „ | 55 | „ |
| Razem na 791 podurzędników, posunięto | | | | | | 153 | „ |

B. *Słudzy*.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Do | 1700 | koron | rocznej | płacy | posunięto | 17 | funkcyonaryuszów |
| „ | 1500 | „ | „ | „ | „ | 8 | „ |
| „ | 1400 | „ | „ | „ | „ | 23 | „ |
| „ | 1300 | „ | „ | „ | „ | 272 | „ |
| „ | 1200 | „ | „ | „ | „ | 130 | „ |
| „ | 1100 | „ | „ | „ | „ | 117 | „ |
| „ | 1000 | „ | „ | „ | „ | 2 | „ |
| „ | 900 | „ | „ | „ | „ | 66 | „ |
| „ | 800 | „ | „ | „ | „ | 21 | „ |
| Razem na 3892 sług, posunięto | | | | | | 656 | |

Stabilizacya prowizorycznych robotników w chwili gdy to piszemy nie zestała jeszcze ogłoszoną.

C. *Strażnicy*.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Do | 1000 | koron | wcielono | | 5 | zwrotniczych |
| „ | 900 | „ | „ | | 29 | „ |
| „ | 800 | „ | „ | pobierających 1 personalny dodatek | 49 | strażników |
| „ | 800 | „ | „ | | 155 | „ |
| „ | 800 | „ | „ | | 186 | zwrotniczych |
| „ | 750 | „ | „ | | 187 | strażników |
| „ | 750 | „ | „ | | 295 | zwrotniczych blokowych i stróżów |
| „ | 700 | „ | „ | | 141 | strażników |
| Razem . . . . . . . . . . . . . . . | | | | | 1347 | posunięto strażniczego różnych kategoryi. |

Nadto dodatkiem personalnym w wysokości 100 koron obdzielono 119 strażników szlakowych.

**W obronie godności stanowej.** Inspektor c. k. dyrekcyi kolei państwowej w Ołomuńcu Marks Józef jest najczystszą personifikacyą tego biurokratyzmu, którego wypierają się nawet same władze i potępiają go w licznych rozporządzeniach. Józef Marks w r. 1905 jako rewident mianowany naczelnikiem VII-go oddziału, w 1½ roku później otrzymał tytuł inspektora. Galopująca ta karyera porywająca ze sobą ulubieńca fortuny miała dlań atoli te złe następstwa, że p. Marks dostał obłędu wielkości, drażniącego rozumnych podwładnych urzędników, szczególnie w wypadkach służbowych, w których funkcyonaryusze ci pozwolili sobie mieć inne zdanie, aniżeli pan inspektor, nie grzeszący zresztą zbytkiem rozumu.

Zdarzało się, że inspektor Marks rozkazywał woźnym, urzędników za drzwi wyprowadzać, natomiast w przeciwieństwie do tego brutalnego traktowania swych niższych kolegów, odznaczał się przesadną lubością wobec pań manipulantek, nie mającą nic wspólnego z dobrotliwością i życzliwością „ojcowską", tak że nadskakiwania jego często spotykały się z odprawą obrażonej dumy kobiecej. Postępowanie tego kacyka biurowego było powodem następującej rezolucyi, uchwalonej przez zebranie urzędników.

„Ogół urzędników kolejowych w postępowaniu służbowem inspektora Marksa przeciw starszym długoletnim urzędnikom dopatruje się grubej obrazy całego stanu urzędniczego, który z całym naciskiem w myśl postanowień pragmatyki służbowej domaga się odpowiedniego zadośćuczynienia. Ponieważ zaś przez to nieprzystojne zachowanie się inspektora Marksa, urągające wszelkim regułom taktownego życia towarzyskiego, zerwane zostały wszelkie węzły wzajemnego poszanowania się i możliwość wspólnego działania w interesie służbowym zachwianą została, przeto zgromadzenie urzędników uważa za wskazane, uprzejmie lecz stanowczo odnieść się do przełożonej władzy z prośbą: o usunięcie inspektora Marksa z naczelnictwa oddziału, do którego to urzędu tenże nie posiada ani odpowiedniego uzdolnienia, ani też znajomości najprymitywniejszych form towarzyskiego ugrzecznienia. Ponieważ zaś w dalszym ciągu w sprawie tej pod naciskiem dotkniętych wszczęte dochodzenia, mimo przygniatującego materyału dowodowego, po 4 tygodniach w interesie uspokojenia umysłów jeszcze nie doczekały się ukończenia, wskutek czego podwładni inspektora Marksa uważają za dalsze upokorzenie przyjmowanie rozkazów od obrażającego ich człowieka, przeto ogół urzędników solidaryzując się z obrażonymi i ujmując się za nimi, kładzie szczególny nacisk na rychłe zakończenie tych dochodzeń. O tem postanowieniu zawiadamia się pana c. k. dyrektora kolei państwowych i I. E. pana ministra kolejowego przez doręczenie im po jednym egzemplarzu tej rezolucyi.

Ołómuniec w maju 1907 r."

**Karygodnym brakiem nieznajomości** wartości ostatnich rozporządzeń ministeryalnych, odnoszących się do regulacyi płac podurzędników i służby kolejowej odznacza się *Centralny Zarząd związku urzędników kolejowych w Galicyi*. Ta nieznajomość rzeczy jest tem karygodniejszą i tem dziwniejszą że pochodzi od bratniego związku kolejarskiego, którego najważniejszym obowiązkiem jest przecież nie zasklepiać się w seperatyzmie stanowym bez wystawiania nosa na świat i bez oglądania się co się w nim dzieje, ale obowiązkiem jego jest studyum wszelkich reform personalnych w zakresie co najmniej kolejnictwa austryackiego.

Tymczasem związek ten wnosząc — całkiem słuszny zresztą — rodzaj protestu przeciw ostatniej skromnej regulacyi płac urzędniczych, w przedstawieniu swoim do ministerstwa kolejowego pozwolił sobie o regulacyi płac służby i podurzędników wyrazić się że **„materyalne położenie podurzędników i służby doznało szlachetnego i wybitnego polepszenia"**

W czem i w jakiem zarządzeniu ministeryalnem dopatruje się *Zarząd związku urzędników* owego „szlachetnego i wybitnego polepszenia" — trudno odgadnąć.

Czy może w tem, że ciągle jeszcze mamy prowizorycznych funkcyonaryuszów czekających po 8 do 10 lat na stabilizacyę?.... Czy może w tem że stabilizacya ta po 8 do 10 letniem prowizoryum rozpoczyna się od nędznych głodomorczych 800 koron w dzisiejszych niesłychanych warunkach drożyźnianych? — Albo w tem może że na 11.000 sług i podurzędników, 28.000 tychże nie uczestniczyło w ostatniej regulacyi płac ani o jeden szeląg podwyższenia i że dopiero gdzieś po kilkunastu latach u kresu swej karyery dozna się podwyższenia końcowej płacy o jakie 100 lub 200 K.?..

Czy owem „wybitnem polepszeniem" mają może być owe 30 koron o które podwyższono nędzne pobory strażników?....

Widocznie, że *Zarząd związku urzędników* bez studyowania przedmiotu, rzucił próżne pochlebstwo pod adresem ministerstwa kolejowego i niepowołany znalazł się w roli wypowiadania wdzięczności imieniem tych, którzy do takich żartów bynajmniej nie są usposobieni i raczej na płacz im się zbiera, że wszelkie ich nadzieje, wszelkie dodatki drożyźniane, wszelkie zapowiedzi poprawy opłakanego ich położenia wprost skończyły się na niczem.

**O nieporządkach na kolei północnej** pisze *Nowa Reforma* z dnia 5-go lipca b. r.

Od dłuższego czasu z różnych stron skarżą się na nieporządki

i niedogodności, jakie zachodzą przy kasach na dworcu tutejszym, podczas kupowania biletów. Oto zarząd kolei północnej, do którego dworzec w Krakowie należy, urzędy kasyerów poobsadzał ludźmi, albo wcale nie, albo bardzo mało po polsku rozumiejącymi, nieznającymi, przytem kraju i nazw krajowych stacyj, to też wydanie jednego biletu stronie przez takiego urzędnika, trwa tak długo, że przez ten czas możnaby 15 osób załatwić. Wobec tego ścisk przy kasach ogromny, zwłaszcza teraz, przy większym ruchu przyjezdnych, a wiele osób nie otrzymawszy naczas biletu, musi czekać do następnego pociągu. Żądać należy, by powołane czynniki wglądnęły w te stosunki, które nie byłyby cierpiane w żadnem innem z miast monarchii. Kasyerami, sprzedającymi bilety, powinni być w Krakowie wyłącznie rutynowani urzędnicy polskiej narodowości, oprócz tego przy tak wzmożonym ruchu kolejowym, jak obecnie, powinno być otwartych więcej okien kasowych, by każdy mógł być na czas obsłużonym.

**W piątek** dnia 6 lipca b. r. zażądała pewna obywatelka od kasyera kolejowego w Krakowie biletu do C z a r n e g o  D u n a j c a, po trzy kroć akcentując oba wyrazy. Otrzymała bilet do C z a r n e j. Kiedy konduktor tuż przed odjazdem pociągu o tem się dowiedział, zatrzymał odjazd pociągu i doradził kobiecie, aby wróciła do kasy i bilet odmieniła. Na jej życzenie kasyer, Niemiec podobno, oświadczył jej, że t o  w s z y s t k o  j e d n o, że ma bilet do C z a r n e g o  D u n a j c a, choć na nim C z a r n ę wymieniono. Kobieta wróciła zdyszana, bo już lokomotywa świstem znak do odjazdu dawała, ale konduktor kazał jej zapłacić za cały nowy bilet i polecił reklamowanie pieniędzy za nieużyty bilet do C z a r n e j. Czy to będzie skuteczne, nie wiemy jeszcze, dość, że dzięki nieporadności, czy też niezrozumieniu miejscowości przez podróżną, narażona była na kłopoty i może utratę kilku koron.

W Krakowie zaś urzędują na dworcu obcokrajowcy nierozumiejący języka polskiego.

Nie jestże to lekceważenie nie tylko publiczności ale i własnych interesów kolejowych?

**Pan Scieżka ciągle skarży.** Dnia 12 lipca br. na skargę pana Ś c i e ż k i, nadoficyała kolei północnej, odbyła się rozprawa karna przeciw redakcyi *Nowego Kolejarza*. Pan *Scieżka* bojąc się prania jego lajdactw przed sądem przysięgłych, odstąpił wiadomą sprawę sądowi powiatowemu w tem mniemaniu, że wywlekanie jego brudnych sprawek jest niedopuszczalnem przed sądem powiatowym. Grubo atoli się omylił, dowód prawdy jest, bowiem dopuszczalny i będzie go miał w swoim czasie p. Ś c i e z k a, który ze łzami w oczach żalił się przed sędzią orzekającym że go artykuły *Nowego Kolejarza* tak denerwują, że sypiać nie może (i dla tego p. Ścieżka zdrzemnął się trochę na sali, tuż przed rozprawę). Popisy jego były tego rodzaju, że p. Sieżka w drodze dyscyplinarnej za obrazę świadka omal wprost nie dostał się do kozy. Zresztą całe jego zachowanie się na tej rozprawie wprawiało w dobry humor wszystkich obecnych, powszechne zaś zdumienie wywołała bezczelność z jaką tenże utrzymywał, że prócz wyrażenia się o „dobroczynnej roli jaką w życiu jego pieniędze konduktorów odgrywały', że tenże zresztą niczem nie czuje się obrażonym. Ani tem, że mu autor artykułu zarzuca jakoby był wynarodowionym Polakiem, ani tem że ma masło na głowie i co sam Scieżka kazał wpisać do protokołu.

Celem przesłuchania świadków rozprawa została na 4 tygodnie odroczoną. Mamy nadzieję że proces ten zapisze się niezatartemi głoskami w pamięci pana Scieżki i że nie tak prędko łamy *Nowego Kolejarza* rozstaną się z zaszczytną nazwą tego »męża«

## Odpowiedzi redakcyi.

**Panu P... T... w Jarosławiu.** Przedewszystkiem prostujemy Pańskie zapatrywania o tyle, że pismo nasze nie jest organem Narodowej demokracyi.

*Nowy Kolejarz* jest niezawisłym, bezpartyjnym organem zawodowym, służący interesom bezpartyjnej krajowej organizacyi kolejarzy. Apelacya przeto do nas w imię haseł jakiegokolwiek stronnictwa politycznego nie wzrusza nas bynajmniej. Natomiast bezpartyjne nasze stanowisko dozwala nam być bezstronnymi i służyć każdej uczciwej sprawie bez krępowania się względami partyjnymi.

W dalszym ciągu dziwi nas, że nad sztubackiemi wypracowaniami szmoka z lwowskiego *Kolejarza*, nie przechodzi Pan do porządku dziennego.

Powinieneś pan przecie wiedzieć, że lwowskiego *Kolejarza* żaden przyzwoity człowiek nie czyta i że żadna władza nie liczy się z wypocinami muzgowemi takiego K a c z a n o w s k i e g o i jego asystenta D u w i d a  B a d n e r a, który obaj na kupę takie mają pojęcie o kolejnictwie jak osioł o kadrylu. Możesz pan przeto najspokojniej zasypiać, jeśli Kaczanowski ze swoim szmokiem rzucają się na pana.

Nie jest naszą rzeczą prostować to, co pisał lwowski *Kolejarz*, jeżeli zaś na tem sprostowaniu zależy coś Panu, to odnieś się Pan do *Kolejarza*, a nie do nas. Bo to pismo obowiązanem jest przyjąć sprostowanie, które odnośny artykuł umieścił.

Również pismo nasze nie nadaje się do reprodukowania poglądów Pańskich na Socyalną demokracyę. My pod tym względem mamy ustalone własne zdanie, a piętnujemy tylko o oszustów i złodziei z tej partyi, kupczących zasadami, wyzyskujących proletaryat a w imię podniosłych zresztą haseł siejących nienawiść, niepokój, teror i bandytyzm.

# KOMUNIKATY.

**Baczność kolejarze we Lwowie!**

Mąż zaufania krajowej organizacyi kolejarzy p. Wincenty Dilling mieszka przy ulicy Szeptyckich l. 41 c, gdzie należy zgłaszać swoje przystąpienie do naszego Stowarzyszenia, uiszczać wkładki miesięczne i zasięgać informacyi lub wyjaśnień we wszelkich sprawach organizacyjnych. Zarząd.



Wydawca i odpowiedzialny redaktor: W. Etgens. Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu.